2025/133

29.1.2025

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2025/133

af 28. januar 2025

om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår ikkeerhvervsmæssige operationer, der gennemføres under VFR-betingelser, med gyroplaner

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([1]), særlig artikel 31, stk. 1, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([2]) fastsættes tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer med luftfartøjer i henhold til forordning (EU) 2018/1139.

(2) Nye typer gyroplaner med en maksimal startmasse på over 600 kg er ved at gøre deres indtog på EU-markedet. Det forventes, at disse luftfartøjer kun vil blive involveret i ikkeerhvervsmæssige operationer, der udføres under VFR-betingelser (visuelle flyveregler). Selv om disse luftfartøjer er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2018/1139, er de i øjeblikket ikke omfattet af forordning (EU) nr. 965/2012.

(3) Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres for at sikre, at der findes passende og hensigtsmæssige EU-regler for sikker operation af gyroplaner, der sikrer en ensartet gennemførelse og overholdelse af de væsentlige krav, der er omhandlet i artikel 29 i forordning (EU) 2018/1139.

(4) Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur har udarbejdet et udkast til gennemførelsesretsakt og har forelagt det for Europa-Kommissionen i form af udtalelse nr. 04/2024 ([3]) i overensstemmelse med artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.

(5) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 1 foretages følgende ændringer:

   a) I stk. 1 erstattes ordet »helikoptere« af ordet »rotorfly«

([1]) EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.
([2]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).
([3]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024.

b) Følgende indsættes som stk. 8:

»8. Denne forordning finder ikke anvendelse på følgende operationer, der gennemføres med gyroplaner:

a) erhvervsmæssige operationer, bortset fra de operationer, der er omhandlet i artikel 6, stk. 4a

b) operationer, der gennemføres i henhold til instrumentflyvereglerne.«

2) I artikel 2 indsættes følgende som nr. 15):

»15) »gyroplan«: et rotorfly, som under flyvning bæres oppe ved luftens reaktioner på én eller flere rotorer, der frit roterer på i det væsentlige lodrette akser.«

3) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Følgende indsættes som stk. 4a:

»4a. Operatører af gyroplaner, der deltager i ikkeerhvervsmæssige operationer, der udføres under VFR-betingelser, skal operere luftfartøjet i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag VII.«

b) I stk. 5, litra b), erstattes ordet »helikoptere« af ordet »rotorfly«

4) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

I stk. 3, litra a) og b), erstattes ordet »helikoptere« af ordet »rotorfly«

5) Bilag I (Definitioner af termer, der anvendes i bilag II til IX) og bilag VII (del-NCO) ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Ikrafttrædelse og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 18. februar 2026.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 2025.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

I forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

1) I bilag I (Definitioner af termer anvendt i bilag II til IX) foretages følgende ændringer:

   a) I definition 30 indsættes ordene »eller gyroplaner« efter ordet »flyvemaskiner«

   b) I definition 69, litra a), nr. ii), erstattes ordet »helikopteren« af ordet »rotorflyet«

   c) I definition 82, litra b), erstattes ordet »helikopteren« af ordet »rotorflyet«

2) I bilag VII (del-NCO) foretages følgende ændringer:

   a) Punkt NCO.GEN.115 affattes således:

   »NCO.GEN.115 Taxiing af flyvemaskiner eller gyroplaner

   En flyvemaskine eller et gyroplan må kun blive taxiet på manøvreområdet på en flyveplads, hvis den person, der betjener manøvreorganet:

   a) er en behørigt kvalificeret pilot eller

   b) er blevet udpeget af luftfartsforetagendet og:

      1) er uddannet i taxiing af flyvemaskinen eller gyroplanet

      2) er uddannet i brug af radiotelefonen, hvis der er krav om radiokommunikation

      3) har modtaget instruktion med hensyn til flyvepladsens udformning, ruter, skilte, afmærkning, lys, flyvekontrolsignaler og -instruktioner, -formuleringer og -procedurer og

      4) er i stand til at opfylde de operationelle standarder for sikker manøvrering af flyvemaskinen eller gyroplanet på flyvepladsen.«

   b) Overskriften til punkt NCO.OP.120 affattes således:

   »**NCO.OP.120 Procedurer for støjbegrænsning**«

   c) Overskriften til punkt NCO.OP.125 affattes således:

   »**NCO.OP.125 Brændstof-/energi- og olieforsyning**«

   d) Overskriften til punkt NCO.OP.155 affattes således:

   »NCO.OP.155 Rygning om bord«

   e) Overskriften til punkt NCO.OP.175 affattes således:

   »**NCO.OP.175 Startforhold**«

   f) Følgende indsættes som nyt punkt NCO.OP.207:

   »NCO.OP.207 Indflyvnings- og landingsprocedurer — gyroplaner

   Før indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen eller det operationelle udgangspunkt og forholdene på den bane, der påregnes anvendt, ikke ifølge de tilgængelige oplysninger hindrer sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning.«

   g) I subpart D affattes overskriften til afsnit 2 således:

   »AFSNIT 2 — ROTORFLY«

   h) I punkt NCO.IDE.H.100, litra a), nr. 4), erstattes ordet »helikopteren« af »rotorflyet«, og i punkt NCO.IDE.H.100, litra c), nr. 2), erstattes ordet »helikopterens« af ordet »rotorflyets«

   i) Punkt NCO.IDE.H.105 affattes således:

   »NCO.IDE.H.105 Minimumsudstyr til flyvning

   En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af rotorflyets instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre:

   a) rotorflyet opereres i overensstemmelse med minimumsudstyrslisten, hvis en sådan er udarbejdet, eller

b) rotorflyet skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.«

j) Punkt NCO.H.115 affattes således:

»**NCO.IDE.H.115 Operationslys**

Rotorfly, der flyves om natten, skal være udrustet med:

a) antikollisionslyssystem

b) navigations-/positionslys

c) et landingslys

d) lys, der leveres fra rotorflyets elektriske system, og som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af rotorflyet

e) lys, der leveres fra rotorflyets elektriske system, og som sikrer belysning af alle passagerkabiner

f) en stavlygte til hver besætningsmedlemsplads og

g) lys, der overholder de internationale søvejsregler, såfremt rotorflyet er et amfibierotorfly.«

k) I punkt NCO.IDE.H.120 foretages følgende ændringer:

i) I litra a) erstattes ordet »Helikoptere« af ordet »Rotorfly«

ii) I litra b) affattes indledningen således:

»b) Rotorfly, der opereres under VMC om natten, eller når sigtbarheden er mindre end 1 500 m, eller under forhold, hvor rotorfly ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden reference til et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over litra a) være udstyret med:«

iii) Litra c) affattes således:

»c) Rotorfly, der opereres, når sigtbarheden er under 1 500 meter, eller under forhold, hvor de ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden reference til et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over litra a) og b) være udstyret med en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed, som kræves i henhold til litra a), nr. 4), som følge af enten kondens eller isdannelse.«

l) I NCO.IDE.H.135 erstattes ordet »Helikoptere« af ordet »Rotorfly«

m) Punkt NCO.IDE.H.140 affattes således:

»**NCO.IDE.H.140 Sæder, sikkerhedsbælter, sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger til børn**

a) Følgende skal være installeret i rotorfly:

1) et sæde eller en køje til hver ombordværende person, som er 24 måneder gammel eller ældre, eller en plads til hvert besætningsmedlem eller faglig specialist om bord

2) et sikkerhedsbælte i hvert passagersæde, en sikkerhedssele til hver køje og en fastholdelsesanordning til hver plads

3) for rotorfly, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang efter den 31. december 2012, et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, til brug til hver passager, som er to år eller derover

4) en fastspændingsanordning til børn for hver ombordværende person under to år og

5) et sikkerhedsbælte med en anordning, der automatisk fastholder den siddende persons torso i tilfælde af hurtig hastighedsnedsættelse, på hvert flyvebesætningssæde.

b) Et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, skal have ét enkelt udløsningspunkt.«

n) I punkt NCO.IDE.H.145, litra a), erstattes ordet »Helikoptere« af ordet »Rotorfly«

o) Punkt NCO.IDE.H.155 affattes således:

»NCO.IDE.H.155 Supplerende ilt — ikke-trykregulerede rotorfly

Ikke-trykregulerede rotorfly, hvor der kræves iltforsyning under flyvning i overensstemmelse med NCO.OP.190, skal have udstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.«

p) I punkt NCO.IDE.H.160, litra a), affattes indledningen således:

»a) Andre rotorfly end ELA2-helikoptere skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker:«

q) I punkt NCO.IDE.H.165 affattes indledningen således:

»Såfremt der på rotorflyets fuselage findes områder, som er egnede til at blive gennembrudt af redningsmandskab, skal sådanne områder markeres som vist i figur 1.«

r) Punkt NCO.IDE.170 affattes således:

»NCO.IDE.H.170 Nødlokaliseringssender (Emergency Locator Transmitter — ELT)

a) Rotorfly certificeret til en maksimal operationel kabinekonfiguration på flere end seks passagersæder skal være udstyret med:

1) en automatisk ELT og

2) én overlevelses-ELT (ELT(S) i en redningsflåde eller redningsvest, når rotorflyet opereres i en afstand fra land, der svarer til mere end tre minutters flyvetid ved normal marchfart.

b) Rotorfly certificeret til en maksimal operationel kabinekonfiguration på seks passagersæder eller derunder skal være udstyret med en ELT(S) eller en personpositionsbestemmelsessender (PLB), som bæres af luftfartøjschefen eller en passager, eller udstyret med en automatisk ELT.

c) En ELT uanset typen og PLB skal være i stand til at sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.«

s) Punkt NCO.IDE.H.175 affattes således:

»NCO.IDE.H.175 Flyvning over vand

a) Rotorfly skal være udstyret med en redningsvest til hver ombordværende eller en tilsvarende individuel flydeanordning til hver ombordværende, der er under to år, som skal bæres eller være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller køje, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet, når de:

1) flyver over vand ud over autorotationsafstanden fra land, hvor rotorflyet i tilfælde af fejl i den kritiske motor ikke kan opretholde vandret flyvning, eller

2) flyver over vand ud over glidedistancen fra land, hvor gyroplanet i tilfælde af fejl i den kritiske motor ikke kan opretholde vandret flyvning, eller

3) flyver over vand i en afstand fra land, der svarer til mere end 10 minutters flyvning ved normal marchfart, hvor rotorflyet i tilfælde af en kritisk motorfejl kan opretholde horisontalflyvning, eller

4) ved start fra eller landing på en flyveplads eller et driftssted, hvor start- eller indflyvningsvejen er over vand.

b) Hver redningsvest eller tilsvarende individuel flydeanordning skal være forsynet med elektrisk lys for at lette lokaliseringen af personer.

c) Luftfartøjschefen for et rotorfly, der flyves over vand i en afstand fra land, der svarer til mere end 30 minutters flyvning ved normal marchfart, eller 50 NM, afhængigt af hvilken afstand der er kortest, skal fastslå risikoen for, at de ombordværende på rotorflyet ikke overlever i tilfælde af nødlanding på vand, og på dette grundlag skal vedkommende træffe beslutning om medtagning af:

1) udstyr, som kan frembringe nødsignaler

2) tilstrækkelige redningsflåder til alle ombordværende, der er anbragt, så de let kan bruges i en nødsituation, og

3) redningsudstyr, der giver mulighed for opretholdelse af livet, og som egner sig til den flyvning, som skal udføres.

d) Luftfartøjschefen skal fastslå risikoen for, at de ombordværende på rotorflyet ikke overlever i tilfælde af en landing på vand, og på dette grundlag skal vedkommende træffe beslutning om, hvorvidt de redningsveste, der kræves i henhold til litra a), skal bæres af alle ombordværende.«

t) I punkt NCO.IDE.H.180 erstattes ordet »Helikoptere« af ordet »Rotorfly«

u) Punkt NCO.IDE.H.185 affattes således:

»**NCO.IDE.H.185 Alle rotorfly, der flyver over vand — nødlanding på vand**

Rotorfly, der flyver over vand i et hostile environment og i en afstand på mere end 50 NM fra land, skal opfylde ét af følgende:

a) de er konstrueret til landing på vand i overensstemmelse med de relevante certificeringsspecifikationer

b) de er certificeret til nødlanding på vand i overensstemmelse med de relevante certificeringsspecifikationer

c) de er udstyret med nødflydeudstyr.«

v) Punkt NCO.IDE.H.190 affattes således:

»**NCO.IDE.H.190 Radiokommunikationsudstyr**

a) Når det kræves i det luftrum, der flyves i, skal rotorfly være udstyret med radiokommunikationsudstyr, som kan udføre tovejskommunikation med de luftfartsstationer og på de frekvenser, som opfylder luftrumskravene.

b) Radiokommunikationsudstyr, hvis det kræves i henhold til litra a), skal muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.

c) Hvis der er behov for flere end én kommunikationsenhed, skal de være uafhængige af hinanden, således at en fejl i én enhed ikke vil resultere i en fejl i en anden enhed.

d) Hvor der er krav om et radiokommunikationssystem, og ud over det interne samtaleanlæg til flyvebesætningen, der kræves i henhold til NCO.IDE.H.135, skal rotorfly være udstyret med en sendeknap på rattet til hver krævet pilot og hvert krævet besætningsmedlem ved den pågældendes plads.«

w) I punkt NCO.IDE.H.200 erstattes ordet »helikoptere« af ordet »rotorfly«

y) Følgende indsættes som punkt NCO.SPEC.172:

»**NCO.SPEC.172 Kriterier for ydeevne (performance) og operation — gyroplaner**

Når et gyroplan opereres i en højde på under 150 m (500 ft) over et ikke-bymæssigt område, skal luftfartøjschefen ved operationer med gyroplaner, der i tilfælde af fejl i den kritiske motor ikke er i stand til at opretholde vandret flyvning, have:

a) fastlagt operationelle procedurer for at minimere konsekvenserne af en motorfejl og

b) instrueret alle ombordværende besætningsmedlemmer og faglige specialister i de procedurer, der skal gennemføres i tilfælde af en nødlanding.«.